

Saab 9-5 Aero Wagon 1999–2001

NEVS-brevet onsdag 2 januari

1. **Elbilen Ora R1 kostar 80 000 kronor och har en räckvidd på 25 mil**
2. **Smart laddning – ett första steg mot elbilsskatt**
3. **Elon Musk lovar fler Superchargers – här är laddarna som är på gång i Sverige**
4. **Koreansk brottsutredning mot BMW efter bilbränder**
5. **Provkörning: Jaguar I-Pace (2018)**
6. **Subaru visar nya Forester och Impreza i STI-utförande**
7. **Nya Mercedes-AMG A45 med +400 hk**
8. **Miljardärer och startups – de tar upp kampen med Tesla**
9. **BYD:s franska bussfabrik nu igång**
10. **Saab 9-5 SportCombi mot Volvo V90**
11. **Mercedes printar omöjliga reservdelar**
12. **Framtiden provkörs 1963**
13. **Den här galna Volvon är snabbare än både Corvette och Lamborghini**
14. **Älskade modellens glömda jubileum**
15. **Saabs hemliga fena!**
16. **Sveriges största Saab 900-fantast?**
17. **Risig moped får nytt liv på 5000 bilder!**
18. **Liten men röd!**
19. **Grattis Plymouth Savoy!**

NyTeknik

1. Elbilen Ora R1 kostar 80 000 kronor och har en räckvidd på 25 mil

Simon Campanello, 2018-12-27, 16:12

Den rekordbilliga lilla elbilen från Great Wall Motor kan få en räckvidd på runt 25 mil. Siktet är inställt på en Europalansering under 2020.



Att elbilarna är på väg ner i pris är väl ingen hemlighet, Volkswagen tros sikta på modeller för under 20 000 euro med nya plattformen MEB. I öst går den kinesiska biljätten Great Wall Motor går i bräschen med elbilsmärket Ora. Debutbilen R1 kommer att få ett instegspris på runt 80.000 svenska kronor efter subventioner när den landar på marknaden januari 2019. Fullutrustad ligger priset på runt 100 000 kronor.

Läs mer: Nio presenterar sin andra elbil – crossovermodellen ES6

Ora R1 är en fyrsitsig bil i Poloklassen med ett batteri på 33 kWh. Det ska ge en räckvidd på upp till drygt 31 mil enligt den numera förlegade körcykeln NEDC. Elbilssajten Electrek bedömer att den verkliga räckvidden kommer att hamna någonstans runt 25 mil på en full laddning.

Någon fartsensation för den lilla stadsbilen lär det inte bli heller. Motorn har en effekt på blygsamma 35 kW och toppfarten ska ligga någonstans kring 100 kilometer i timmen. Smart ska den däremot vara. Great Wall Motor har byggt in en röstassistent som föraren kan använda för att sköta elektroniken i bilen.

Läs mer: Studie: Svenska folket köper inte elbil

Till en början kommer Ora R1 bara att säljas i Kina, och det otroligt låga priset beror delvis på statliga subventioner. Men siktet är inställt på en lansering i Europa under 2020, det sa Great Wall Motor-chefen Ning Shuyong i en intervju med South China Morning Post tidigare i december. Fast räkna med en saltad prislapp om R1 så småningom letar sig till Sverige.

NyTeknik

2. Smart laddning – ett första steg mot elbilsskatt

Felix Björklund, 2018-12-27, 16:00

Bränsleskatten är viktig för statskassan. Men hur ska man göra när folk inte längre köper enorma mängder diesel och bensin? I Storbritannien införs en reglering som kan vara första steget till en elbilsskatt.



Den 14 december utannonserade den brittiska regeringen, mitt i Brexitdiskussionerna, en intressant ny reglering. Nämligen att från och med juli 2019 så ska alla statsfinansierade laddpunkter vara uppkopplade och utrustade med smart teknik.

Regleringen ingår i Electric and Autonomous Vehicles Act 2018 och där står det att alla laddpunkter ska vara kapabla att fjärranslutas samt motta, tolka samt reagera på en signal. Detta ska ge kraftbolag och distributörer möjlighet att reducera eller helt stänga av laddning under vissa tider med hög belastning. Detta för att försäkra sig om att infrastrukturen håller.

Officiellt är den nya regleringen ett första steg för att förbereda sig för mass-elbilismen – men det finns en baksida.

Smart teknik är även något som ger en mekanism för att på ett enkelt och smidigt sätt hämta hem en bränsleskatt på elbilar. Nämligen att beskatta den el som specifikt används för att ladda elbilar.

I Storbritannien står drivmedelsskatt för över 300 miljarder kronor i intäkter, och det hålet måste fyllas om britterna går över till elbilar.

Men bara för att det går så innebär de nya reglerna inte att britter redan i juli kommer börja betala elbilsskatt. Enligt tidningen Autocar, som har pratat med experter, är det inte helt okomplicerat.

– Det är fullt möjligt att göra, men det är ganska komplext eftersom informationen kommer från enormt många platser, säger James McKemey, chef för laddföretaget Pod Points Insights Team.

Därtill finns ju problemet att massvis med laddstolpar redan har installerats utan att vara smarta.

Dock säger McKemey att vägskatt – inte bränsleskatt – oftast är det som förs på tal som framtiden i de diskussioner som hans företag för med regeringsrepresentanter.

– Om du flyttar systemet bort från att beskatta utsläpp så kan du till exempel välja att ge olika incitament till när och var vägar ska användas. Det ger helt enkelt ett verktyg där du kan bestraffa trängsel – och det är ett av skälen till att de (brittiska regeringen reds.anm) är så intresserade av det, säger James McKemey.

RECHARGE

3. Elon Musk lovar fler Superchargers – här är laddarna som är på gång i Sverige

Erik Söderholm, 2018-12-27, 19:38

Teslachefen Elon Musk har återigen tagit till Twitter under julhelgen, och den här gången berättar han om planerna för nätverket med snabbladdare som Tesla byggt upp de senaste åren.



Superchargerladdarna täcker idag en ganska stor del av den europeiska marknaden, men målet för 2019 är att det ska täcka "100 procent av Europa", skriver Elon Musk på Twitter.

Som vanligt är det läge att ta det han säger med en nypa salt – det han menar är förmodligen att 100 procent av de europeiska Teslaägarna ska vara inom en viss radie av en Supercharger-laddare. Men hur långt det avståndet blir återstår att se – det kan till exempel bli knepigt i Norrlands inland.

Elon Musk säger att Superchargernätet ska täcka "Irland till Kiev" och "Norge till Turkiet". Jim Roger Johansen på norska sajten Teslanytt frågade om Elon Musk kunde leverera en Superchargerladdare för kuststräckan i norra Norge och fick ett "japp" till svar.

Nya Superchargers på gång

Det är enormt viktigt för Tesla att bygga ut Superchargernätet när Model 3 nu börjar dyka upp på den europeiska marknaden. Elon Musk berättar också att Tesla jobbar med fastighetsägare om att sätta upp hemmaladdning för lägenhetsbor.

Här nedan finns en bild som visar hur Teslas Superchargernät ser ut just nu. De röda punkterna är laddare som är igång och de grå punkterna är laddare som är på gång.

I Sverige vill Tesla bygga Superchargers i Töre utanför Luleå, Storuman, Storlien vid norska gränsen, Sveg, Hudiksvall, Norrköping, Markaryd och Skurup. Om alla dessa stationer verkligen kommer öppna är än så länge oklart – Tesla skriver att "exakt tidpunkt och specifik plats kan variera".

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Koreansk brottsutredning mot BMW efter bilbränder

Mattias Rabe 27 december 2018

BMW har haft problem med bilbränder världen över. Efter närmare 40 bränder i enbart Sydkorea i år är en brottsutredning på väg att inledas, och BMW döms dessutom till böter för försenade åtgärder.



Sydkorea är en lukrativ marknad för BMW där man är näst största importmärke efter Mercedes. Årets försäljning har dock sjunkit med omkring tio procent och orsaken tros vara de filmer, som blivit virala på nätet, som visar brinnande BMW-bilar. Hittills i år har närmare 40 BMW-bilar brunnit enbart i Sydkorea.

Nu ska åklagare i landet, på begäran av den sydkoreanska transportmyndigheten, inleda en brottsutredning mot BMW då de anser att den tyska biltillverkaren har dolt brandrisker och försenat återkallelser. En inledande utredning påbörjades redan i augusti i år och kom fram till att det finns defekter som gör att kylarvätska kan läcka ut vilket kan leda till motorbrand. Mer precist handlar det om EGR-ventilen som, enligt utredningen, är felkonstruerad.

BMW bestrider konstruktionsfel och poängterar att de har inlett återkallelser i god tid, något som de sydkoreanska myndigheterna inte håller med om. De har nämligen utdömt böter på motsvarande cirka 90 miljoner kronor för försenade åtgärder.

Efter ett uttalande av den sydkoreanska transportministern under måndagen bad BMW i Sydkorea om ursäkt och meddelade att de ska samarbeta med myndigheterna under utredningen.

BMW har återkallat omkring 1,6 miljoner bilar världen över på grund av brandrisk och bränder.

ViBilägare

5. Provkörning: Jaguar I-Pace (2018)

Tommy Wahlström

2018-12-25, 10:00

Förväntningarna på Jaguars nya elbil I-Pace är höga. En del av dem infrias men efter ett par timmar i varierande trafik visar sig även mindre lyckade sidor hos tillverkarens dyrgrip.



Jaguar I-Pace är något så ovanligt som en eldriven, rymlig, femsitsig sportig SUV med fyrhjuls-drift och terrängambitioner.

Till att börja med gör I-Pace mig lätt förvirrad. Är det här en suv eller en sportbil? Karossens former andas det senare men med luftfjädringen i sitt högsta läge blir markfrigången drygt 24 cm och bilen klarar att vada genom en halv meter djupt vatten. Visst låter det som en suv?

Väl ute på vägen känns det mesta ganska sportigt. Med en 200 hästkrafter stark elmotor på vardera hjulaxel sticker I-Pace iväg som ett skott, speciellt i sportläget. Accelerationen avklingar en smula efter de första meterna men siffran upp till hundra är ändå imponerande, 4,8 sekunder.

I högre hastigheter rullar bilen stadigt dit föraren vill, men på de mindre och kurvigare vägarna ger sig den höga vikten till känna. Den låga tyngdpunkten och snabba styrningen gör dock bilen lättplacerad, även när det svänger rejält, och i vårt hårda undanmanöverprov klarar sig I-Pace riktigt bra.

"Vår marginal på 20 km krympte snabbt och 30 minuters köande med krypkörning kostade oss nästan 15 km i räckvidd."



Under halvkombiluckan får över 650 liter bagage plats.

Det vätskekylda litiumjonbatteriet kan lagra 90 kWh energi. Vid försiktig körning är den deklarerade räckvidden 470 km men för att nå dit krävs mjuka tassar på pedalerna. Utnyttjar man bilens potential och låter elmotorerna arbeta blir verkligheten en annan. Efter 25 mils snabb motorvägskörning återstod bara 50 km innan batteriet var tomt.

Som elbilsförare lär man sig snabbt att anpassa sin körning efter hur långt man behöver komma innan man får chans att ladda. När strömmen tryter blir det till att sänka farten och om det blir kris, även slå av ”onödiga” energiförbrukare såsom värme och ljudanläggning.

Räckviddsmätaren i I-Pace känns överlag pålitlig men vid ett tillfälle under testveckan drabbades vi av rejäl räckviddsångest. Med 40 km återstående räckvidd och 20 km kvar till målet, hamnade vi plötsligt i ett vägarbete med omfattande köer. Det visade sig då att Jaguaren lapar en hel del ström även när man står still med klimatanläggningen avslagen. Vår marginal på 20 km krympte snabbt och 30 minuters köande med krypkörning kostade oss nästan 15 km i räckvidd. Det gick dock bra även den här gången och vi kunde för egen maskin rulla ner i redaktionens garage.

Att ladda med vanlig stickkontakt är tålamodskrävande. Kopplad till två hål i väggen tar I-Pace cirka 39 timmar att ladda full så det är inget vettigt alternativ. Bättre då att installera en laddbox. För längre resor är det bra att veta att bilen klarar ända upp till 100 kW snabbladdning via CCS. Hittills kan majoriteten av landets CCS-snabbladdare bara leverera 50 kW men kraftfullare laddstationer med upp till 350 kW laddeffekt är på väg.

Komforten är hyfsad. När underlaget blir ojämnt känns det att bilens fjädring är ganska hård. Framsätena är bekväma men den breda mittkonsolen stjäl onödigt mycket utrymme. Baksätet är rymligt och testbilens gigantiska glastak ger en extra luftig känsla. På grov asfalt mullrar det rejält från de breda däcken vilket känns störande eftersom drivlinan i övrigt är så tyst.



Instrumenten är tydliga men infotainmentsystemet segt, svårjobbat och känns inte alls lika modernt som resten av bilen.

I-Pace finns från 859 000 kr men vi kör fullutrustade toppversionen HSE. Materialen känns exklusiva och det är inget fel på känslan i rattar och reglage, men det är svårt att inte irritera sig på det långsamma infotainmentsystemet, vilket inte alls känns särskilt modernt. Under provperioden dök det även upp en rad mystiska felmeddelanden med jämna mellanrum.

Anmärkningsvärt är också att autobromsen visar sig ha brister. Under våra tester i samband med Årets Bil-körningarna i Danmark bromsade bara bilen i hastigheter upp till 15 km/tim.

En miljon är väldigt mycket pengar och jag hade hoppats på högre kvalitetskänsla och en mer homogen helhetsupplevelse än vad I-Pace levererar. Köregenskaperna är dock på topp och prestandan gör att de flesta fossilbilar känns omoderna, men med liknande alternativ från Audi och Mercedes runt hörnet kommer I-Pace att få det tufft. Jämfört med betydligt dyrare Tesla Model X förefaller dock Jaguar I-Pace som det klokare alternativet.

Jaguar I-Pace 400 PS AWD Auto HSE

Pris, från kr: 1 002 000.
Säljstart: Nu.
Mått, cm: L 468/B 201/H 156.
Bagagevolym, l: 656–1 453 bak samt 27 fram.
Tjänstevikt, kg: 2 208.
Max dragvikt, kg: 750.
Motor: Två elmotorer, en vid vardera hjulaxel. Systemeffekt 400 hk. Vridmoment system 696 Nm.
Batteri: 90 kWh vätskekylt litiumjonbatteri. 100 kW CCS snabbladdning 0–80 procent på 40 min. 7 kW laddning (laddbox) 0–100 procent på 12,9 tim.
Prestanda: Toppfart 200 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 4,8 s.
Deklarerad förbrukning: 21,2 kWh/100 km.
Räckvidd: 470 km.
Konkurrenter: Tesla Model X, Audi E-tron, Mercedes EQC.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Subaru visar nya Forester och Impreza i STI-utförande

Mattias Rabe 27 december 2018

Subaru Tecnica International har fått sätta tänderna i nya Forester och Impreza. Nu får vi ta del av de första bilderna på bilarna som ska visas upp på bilsalongen i Tokyo i januari.



Till bilsalongen i Tokyo i januari, som föregår bilsalongen i Detroit, ska Subaru visa upp två STI-koncept baserade på nya Forester och nya Impreza. Sistnämnda modell säljs redan i Europa, däremot har nya Forester inte släppts här ännu. Den kommer till Europa runt sommaren 2019, ett år efter lanseringen på den amerikanska marknaden.



Forestern är lackerad i grått och har fått ett lättare bodykit som tillsammans med bland annat LED-dimljus ska ge suven ett kaxigare utseende. Skillnaderna jämfört med standardbilen är egentligen inte speciellt stora. Nya 19-tumshjul döljer Brembo-bromsar varav de främre är sex-kolvsdoningar.



Imprezan är vit med svart tak och om möjligt än mer lik standardbilen. Kromdetaljerna som normalt är placerade över dimljusen har ersatts med DRL-lysdioder. Baktill noterar vi två centrerade ändrör.



Någon interiörbild får vi inte se i dag men Subaru skriver att insidan är bordeuxröd (violettbrunröd) med ”tydlig struktur”. Exakt vad det innebär får vi se om några veckor.

LÄS MER: **[Provkörning av nya Subaru Impreza]**

auto motor & sport

7. Nya Mercedes-AMG A45 med +400 hk

Pär Brandt, 2018-12-27, 10:39

Den lilla bålgetingen Mercedes-AMG A 45 blir ännu vassare med en litereffekt på över 200 hk/liter. Och den kan drifta.



Mercedes-AMG A45 kommer i minst två karosser,
den här och A-klass Sedan. Kanske även GLA.

Nya inträdesbiljetten till AMG-familjen – Mercedes-AMG A 35 – presenterades i september och den har en 2,0-liters fyrcylindrig bensinturbo som ger 306 hk och 400 Nm, tillräckligt för 0–100 km/h på 4,7 sekunder.

Men det kommer förstås även en andra generation Mercedes-AMG A 45 och det är den som vi nu får ett smakprov på. Några tekniska detaljer får vi inte om nya A 45 men AMG-chefen Tobias Moers har i tidigare intervjuer utlovat "mer än 400 hk" i den omarbetade M133-motorn.

Den "gamla" Mercedes-AMG A 45 fixar 0–100 km/h på 4,2 sekunder och det kan förmodas att andra generationen plockar bort ett par tiondelar – kanske med en 3:a som första siffra. Hybrid-drivlina, som det ryktas om, kommer dock inte i nya AMG A 45. Fyrhjulsdrift blir standard, förstås, och det talas om en ny niostegad automatlåda som tillval.

***FILM**: https://youtu.be/EmOBkdL_WtY*

Test: Fyra kompakta i lilla lyxligan – nya Mercedes A-klass mot konkurrenterna

Mercedes-AMG A 35 är nya inträdesbiljetten till AMG-världen

Mercedes A-klass – fjärde generationen är officiell – alla fakta, bilder och filmer

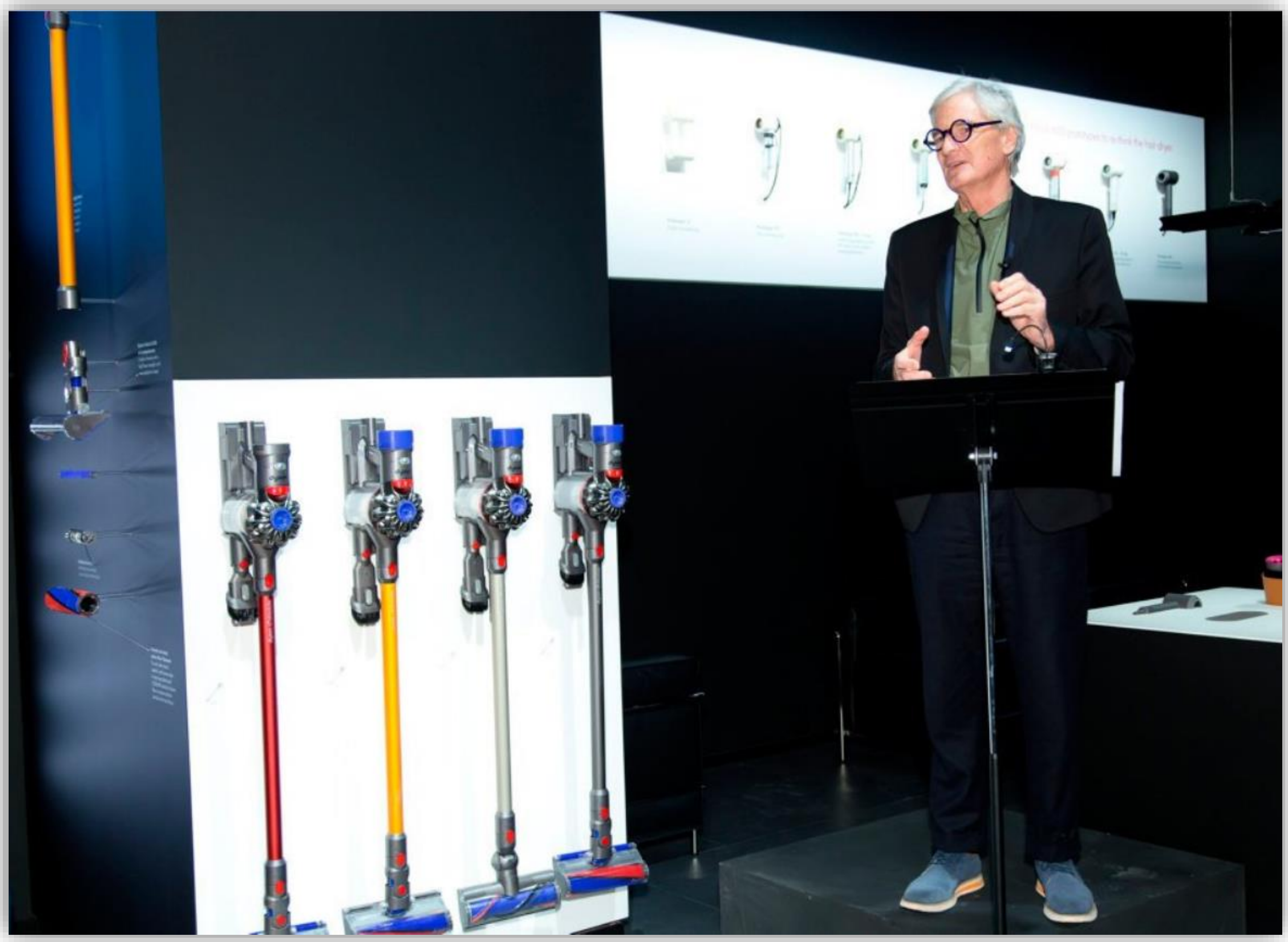
Nya Mercedes A-klass Sedan har världens lägsta luftmotstånd

SVENSKA DAGBLADET

8. Miljardärer och startups – de tar upp kampen med Tesla

Joel Arvidsson 2018-12-25

James Dyson ska damma av elbilen och konkurrera med Tesla. För att färdigställa sin dröm har dammsugsentreprenören bland annat anställt ytterligare 2 000 ingenjörer och satt dem i arbete i en gammal militärflygbas. Bilen förväntas lanseras 2020.



James Dyson presenterar sina vapenliknande dammsugare i december 2017.

Dyson

James Dyson är mest känd som den konservative EU-motståndaren som har gjort sig en förmögenhet på olika handtorkar, hårtorkar och dammsugare. Nu ger sig entreprenören in på allvar i elbilsbranschen för att utmana jättar som Tesla men också Volvo Cars.

Redan förra året avslöjade miljardären att han skulle utveckla en elbil i Wiltshire-fabriken, en gammal militärflygbas som ifjol förvandlades till researchfacilitet, vid Hullavington i västra England.

Bilen, som rätt och slätt kallas för ”Dyson Car”, får nu hjälp med att färdigställas av ytterligare 2 000 ingenjörer, vilka ansluter sig till den redan aktiva ingenjörstyrka på 400 personer vid Wiltshire-anläggningen, skriver den franska affärstidningen Les Echos.

I oktober 2018 bekräftade även Dyson att företaget ska bygga en biltillverkningsfabrik i Singapore.

– Beslutet om var vi ska tillverka vår bil är komplext, baserat på distributionskedjor, tillgång till marknader, och tillgängligheten till expertis som hjälper oss uppnå våra ambitioner, skriver Dysons vd Jim Rowan i pressmeddelandet.

Den specialbeställda fabriken väntas vara färdig 2020, och ingår i Dysons mångmiljardsatsning på att färdigställa elbilen. Bygget inleds i december.

Dysons elbilprojekt har pågått sedan 2015 och ska ha kostat 2,5 miljarder pund, och bilen förväntas nå marknaden redan 2020. Dyson har hittills varit fåordig om projektet, men har tillstått att ”den kommer inte vara en sportbil” och att företaget ännu inte bestämt ifall de kommer att massproducera bilen i England. Inledningsvis kommer Dyson Car i tre olika modeller.

James Dyson har på senare år mest gjort sig känd bland allmänheten som en stark brexit-förespråkare. I intervjun med Les Echos menar 71-åringen att biltillverkare ”gnäller hela tiden”, angående Storbritanniens utträde, och syftade till hur flera brittiska biltillverkare varnat för potentiella varsel och fabriksstängningar vid en brexit.

Företaget, som bär grundaren och utvecklarens efternamn, revolutionerande dammsugarbranschen på 80-talet genom att producera hårt sugande dammsugare som saknade dammsugarpåsar.

Men Dyson, som på senare år även har blivit känt för handtorkare och hårfönar, kommer få hård konkurrens om titel som ny elbilskung.



Lucid Air

Startupbolaget Lucid är ”en något mindre och slickare variant av Tesla Model S”, och ska lanseras nästa år. Bilen ska ha en räckvidd på 40 mil och ha 400 hästkrafter. Så här skrev SvD:s Jonas Fröberg om bilen i maj 2017.

”Intressant är att den ska kosta 60 000 dollar i USA innan elbilsrabatter. Det är 8 000 dollar mindre än den billigaste Tesla Model S 60, som bara klarar 35 mil enligt den amerikanska körcykeln. Om nu Lucid kommer i produktion...”

Vad har då hänt sedan sist? Jo strax innan det extremt känsliga läget där Saudiarabien anklagas att ha dödat den saudiska journalisten Jamal Khashoggi – gick en officiell saudisk fond in med 1 miljard dollar i Lucid. Nu är målet att lansera bilen år 2020.



FILM: **https://youtu.be/yo4ATEt1jjs**

Uniti

Gräsrotsfinansierade företaget Uniti i Lund utvecklar sin mini-elbil Uniti One. Men sedan i augusti när Sally Povolotsky värvades från Jaguar Land Rover har alltmer av bolagets centrum flyttats till Silverstone i Storbritannien. För exakt ett år sedan var Landskrona i ropet att bli produktionsort. Men den första fabriken ska nu hamna i Storbritannien.

Först var planen att göra bilen till en tung fyrhjuling, men nu ska den klassas som en vanlig personbil, med ökade krav på säkerhet.

När väl mikroelbilen är färdig beräknas kostnaden vara 240 000 kronor per bil.



Aspark Owl

Den japanska elsportsbilen ska bara tillverkas i 50 exemplar. Och den kommer inte vara billig. Så här skrev SvD:s Jonas Fröberg när ”Ugglan” visades på bilmässan i Paris i år.

”Hur mycket är det värt att komma snabbast iväg vid rödljuset? Om du spontant säger 3,1 miljoner euro, motsvarande 32 miljoner kronor har du hittat rätt. Japanbaserade och relativt okända bolaget Aspark visade sin supersport-elbil med namnet Owl (uggla på engelska). Klokbilen gör 0 till 100 kilometer i timmen på 1,99 sekunder, men en prototyp blev i februari klockad för 1,89 sekunder. Inga siffror är officiella, så klart.”

Den japanske ägaren fanns i montern men var mycket förtegen om var finansieringen kommer från eller var bilen ska tillverkas.



Nio ES8

Elbilen med namnet ES8 är en lyxig suv, och är framtagen av startupföretaget Nio i Shanghai i Kina. Bolaget reste nära 1 miljard dollar när man börsnoterades i New York i september och är känt för att ligga i framkanten med teknik för självkörande bilar.

Till skillnad från flera andra producerar Nio faktiskt elbilar: 1 766 stycken levererades i september och målet på 10 000 producerade bilar andra halvåret 2018 kan faktiskt bli verklighet – även om det blir tufft. När vi får se bilar i Europa? Oklart .

Grundaren till Nextev heter William Li, och är grundaren till Bitauto – Kinas motsvarighet till bytbil.se.



Thunder Power TP-01

Bilen som har kallats Tesladödaren från Taiwan sätter skräck i flera av företagets europeiska konkurrenter – och kanske även Tesla. Så här skrev SvD:s Jonas Fröberg om bilen från bilmässan i Frankfurt i fjol.

”Från att ha startat som verktygsbolag 1987 vill man nu bli en elbilsaktör av rang och här ställer man ut modellen TP-01, en nära-till-produktion-utmanare till Tesla Model S: Med 577 hästkrafter och 125 kwh är räckvidden 65 mil, chassit är gjort i Tyskland och designen i Italien men den ska tillverkas i Kina från 2019. Om bilen når produktion alltså: Det finns frågetecken runt bolaget som ännu inte levererat en enda bil.”

Så hette det 2017. Nu skriver vi 2018 och Thunder håller på att flytta in i en fabrik i – håll i dig – Belgien där man ska tillverka en liten, tämligen banal elbil med namnet Chloe. Nu heter det att den ska lanseras 2020. Den gamla sedanmodellen är satt i frysboxen så länge. Om det blir något alls återstår att se.



FILM: https://youtu.be/wV3ENdclRjk

Weltmeister Motor

Ytterligare en kinesisk elbil-startup som är redo att anta utmaningen med Tesla och övriga. Trots det tyskklingade namnet Weltmeister Motor, eller WM Motor, är bolaget från Kina, och planerar för närvarande att genomföra en ny finansieringsrunda på minst 2 miljarder yuan, skriver Di Digital.

Intressant är att Freeman Shen, Volvo Cars Kinachef mellan 2010 och 2014, startade bolaget för tre år sedan. Än mer intressant är att investerare är bland annat teknikgiganten Baidu Inc och Tencent Holdings och att man levererade första bilen från sin fabrik i staden Wenzhou bara förra månaden. Det är alltså inte bara en tom tunna som skramlar.

Enligt källor till Reuters borde den nya rundan ge WM Motor ett nytt företagsvärde på 26 miljarder kronor.

Företaget målsättning för i år är att leverera 10 000 bilar och därefter öka leveranserna explosionsartat till 90 000 enheter per år. Siffror som bör tas med, som det heter, en nypa salt.

BUSS magasinet

9. BYD:s franska bussfabrik nu igång

ULO • 25 DECEMBER 2018

Den kinesiska busstillverkaren BYD:s fabrik i Beauvais, Frankrike, är nu igång på allvar. Leveranserna av flera olika modeller av fullelektriska stadsbussar har inletts och flera franska städer sätter under januari elbussar från fabriken i trafik. I Skandinavien är Nobina stor kund hos BYD, med företagets elbussar i trafik i Norrtälje, Ängelholm och Oslo samt med bussar till en rad andra städer på gång. BYD har även haft framgång hos Transdev i Sverige med tolv bussar i trafik i Eskilstuna.



Till staden Dunkerque levererar BYD midibussar av samma modell som Nobina ska köra i Ale kommun på Västkusten. Foto: BYD.

BYD:s fabrik i Allone nära staden Beauvais är en monteringsanläggning och har redan levererat tre modeller av fullelektriska bussar till städerna Beauvais, Dunkerque och Orléans.

Som vi tidigare rapporteratgick premiärleveransen, två tolvmetersbussar, till Beauvais. Samma modell ska under året av Nobina sättas i trafik i bland annat Landskrona, Nyköping, Lidköping, Katrineholm och Flen.



Två elbussar från BYD framför katedralen i Beauvais,.

Innan julhelgen fick Dunkerque ta emot tre 8,7-meters elektriska midibussar till stadens kollektivtrafik som körs av Transdev. Bussarna ska där köra en linje som binder samman ett antal större hållplatser i centrum, bland annat järnvägsstationen, universitetet och stadshuset. Linjen har nolltaxa. Bussarna laddas i depå nattetid och klarar på en laddning den dagliga körsträckan på 200 kilometer. Liknande midibussar från BYD har av Nobina beställts för trafik i Ale kommun.

Keolis har tagit emot en första 18-meters fullelektrisk ledbuss av samma typ som Nobina ska sätta i trafik i Borås och Oslo. Sedan i vintras rullar för övrigt två BYD fullelektriska ledbussar i den norska huvudstaden.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Saab 9-5 SportCombi mot Volvo V90

Jonas Borglund 26 december 2018

Den är snygg, den är byggd i Trollhättan och den går knappt att köpa. Saab 9-5NG SportCombi. Den ritades för tio år sedan och byggdes i ett fåtal exemplar 2011. Och hur står den sig mot en helt ny Volvo V90? Det tar vi reda på i denna okonventionella duell!



När bilauktionsfirman KVD sålde ut konkurslagret av Saab Automobile AB gick Saabfanatikern Michel Annink i spinn. Han ropade in en Saab 9-5NG (New Generation) SportCombi som rullat internt hos Saab cirka 6 000 mil, för cirka 185 000 kronor. En bilmodell som bara hann tillverkas i 33 eller 35 exemplar innan produktionen stoppades och konkursen var ett trist faktum. Ingen tycks veta exakt hur många det blev men 33 är den mest vedertagna siffran. Efter krocktester och annat finns idag 27 bilar kvar, spridda i Europa. Kanske någon hos en entusiast i USA, vem vet.

Denna är vit, vilket är en färg som endast finns på en annan 9-5 SportCombi. Den är dessutom en av de sista tillverkade och har några specifika detaljer, bland annat ”flygplansinstrumentet” som är en hommage till flygplanens höjdmätare, men i bilen bläddrar hastighet fram i stället för höjd. Pricken över i är den klassiska Saab flygplansloggan i nederkant.

Alla 9-5 kombi var så kallade förseriebilar och omöjliga att registrera – sa alla. Men en Saabvän i Tyskland hade fått sin 9-5 godkänd av TÜF, den tyska motsvarigheten till vår transportstyrelse. Michel körde bilen till Tyskland (på exportskyltar) och lämnade in den på TÜV. De tog flera dagar eftersom de går igenom bilen med lupp, mäter och kollar precis allt. I och med detta blev den EU-godkänd. Glad i hågen for Michel hem på tyska plåtar och beställde tid för svensk registreringsbesiktning. När han kom till Bilprovningen blev det kalla handen, man sa att det inte gick att besiktiga bilen. Det hade den egenmäktiga Transportstyrelsen bestämt och besiktningsmännen vägrade att befatta sig med den EU-godkända bilen.

Turerna med Transportstyrelsen blev sega och långdragna, och de hävdade att det inte gick att besiktiga en förseriebil – av princip. De godtog alltså inte det som TÜV kommit fram till, och då är TÜV ändå en av de mest renommerade och kunniga instanserna i branschen. Dessutom kan inte ett EU-land ändra ett beslut taget i ett annat. Michel fick nys om ett liknande fall i Belgien där EU hotade med stämning och miljonbelopp i böter. Med detta i bakfickan föll svenska Transportstyrelsen äntligen till föga, och bilen godkändes vid registreringsbesiktningen.



Michel låter Hirsch trimma alla sina Saabar. 9-5NG SportCombi är inget undantag.

Detta är alltså den första 9-5 SportCombi som fått svenska skyltar och den blev ett prejudicerande fall. Nu finns åtta svenskregistrerade 9-5 kombi. Medan bilen var nere i Europa fick den sig en omgång av Hirsch Performance, specialister sedan länge på just Saabtrim. Motorn är på 1,6 liter och i standardutförande ger den 180 hästkrafter. En maskin som också finns i Opel Insignia. Nu är den på 205 hästkrafter och även vridmomentkurvan har förbättrats i lika hög grad.

Bilen har fått borrade bromsskivor fram, tröskelbreddare, frontspoiler och diffuser bak samt mustigare avgassystem. Den låter dovt, som om motorn är mycket större än vad den är. Fjädringen är också sänkt och spacers har monterats mellan bromsskiva och fälg för att hjulen ska harmoniera bättre med karossidan. Bilen ser homogen ut och linjeföringen är extremt harmonisk. Den står självsäker och utstrålar attityd. Ser mer modern ut än många nya bilar.

Hur är det med reservdelar? Problemet är löst i möjligaste mån, Michel och flera andra 9-5-ägare har gått samman och köpt upp lagret av de specifika kombidelarna. Allt det som sitter bakom bakdörrarna på en vanlig 9-5 sedan således. Som baklucka, bakljus, stötfångare etcetera.

Övertecknad fick förmånen att köra denna unika bil, närmast en klenod. Den i sammanhanget lilla motorn gör ett stort jobb och det är riktigt bra ös i den relativt tunga bilen när turbotrycket stiger. Också styrkänslan är mycket skön och precis medan fjädringen inte känns för hård trots sänkningen. Trots hård kurvtagning kränger den nästan ingenting.

Vart man än kommer väcker bilen uppmärksamhet, inte bara hos Saab-ägare utan bilintresserade i gemen. Det tittas, frågas och fotograferas. Den har det mesta i utrustningsväg som moderna bilar med backkamera, skyltigenkänning och sidokollisionsvarning i backspeglarna. Det är egentligen bara avsaknaden av autobroms som talar för att det inte är en ny bil.

9-5 SportCombi är en rackarns bra bil och det är väldigt synd att det inte gick som för Volvo och deras fantastiska resa. Saab satsade på fel kinesiska stall. Ett stall där det fattas hästar, eller ekonomiska muskler. Eller om det var ödet, schabbel, Victor Muller eller om ledningen felsatsade. Det gör egentligen detsamma, gjort är gjort och resten är historia.



Detta är en av de sist tillverkade bilarna och har några unika detaljer.

Saab 9-5 skulle rent teoretiskt kunna möta Volvo V90 och andra premiumkombibilar vad gäller utrymmen, prestanda och tekniska innovationer. Om inte om hade funnits. Den finns inte mer, men kommer ändå leva kvar tack vare eldsjälar som Michel. Vad Michel har mer? En Saab 9-4Xså klart. En Saabifierad cuv (crossover utility vehicle) som bygger på Cadillac SRX och som tillverkades i drygt 800 exemplar innan konkursen. Bilen hittades i USA och är även den i en ovanlig färg, en rödorange metalliclack.

Michel sparar lite på sina Saabar och kör till vardags en Tesla Model X. Det stora Saab-intresset dök upp redan i unga år hemma i Holland. En klasskompis farsa hade en Saab 99 Turbo och Michel fick åka med i baksätet. Därifrån hade han uppsikt över turbotryckmätaren som är placerad uppe på instrumentpanelens vänstra sida. Han hade aldrig sett något liknande (eftersom det inte fanns på andra bilar) och Michel tyckte den var så fruktansvärt cool att han aldrig glömde det – och det är på den vägen det är.

Plus och minus: Saab 9-5NG SportCombi

+ Unik

Alla tittar, pekar, plåtar i kombilandet Sverige. Vad är det där? En ny Saab!

+ Ökar i värde

En samlarbil som går att använda.

– Säljs ej

Och kommer så aldrig göra. Sedanen går att hitta som begagnad.

– Reservdelar

Kör försiktigt. Det kan bli svårt att hitta delar…



Teknik i överflöd och snyggt. V90 är en välförtjänt succé, inget snack om saken.

Plus och minus: Volvo V90

+ Komfort
Volvos stolar är i världsklass, och V90 går mjukt men stabilt.
+ Går att köpa
En enorm fördel för Volvo är att de inte har gått i konkurs.
– Vanlig
I dag går det 13 på dussinet. Grannen gäspar…
– Dyr
Det kostar att ligga på topp, som det heter. En V90 som är specad som man vill är dyr.

Vinnare: Saab 9-5NG Sportcombi

Okej, det ska erkännas att jämförelsen haltar lite. Volvos nya 90-serie kan vara den bästa som kommit från Torslanda. Volvo V90 är direkt nybakad från ugn och fullproppad med teknik.

Andra generationen Saab 9-5, även kallad 9-5NG visades i Frankfurt 2009 vilket gör den nästan tio år gammal. För att inte tala om kombin som bara finns som förseriebil. Men vi faller ändå pladask. Eller är det bara bitterljuv nostalgi? Spelar det någon roll?

9-5NG SportCombi är en kompetent bil för familjen med bra innerutrymmen och bra tydlig interiör. Snygg är den också. LED-listen som sveper kring kombibakluckan är ännu snyggare i verkligheten. Sen är den ju en unik samlarbil som gör att den till motsats till Volvon har ett högre värde nu än vid inköp. Saab vinner!

Saab 9-5NG SportCombi 1,6T

Pris 329 500 kronor (SportSedan, när den såldes).

Motor Bensin. 4-cyl rak tvärmonterad, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression i.u. Borrning/slag i.u. mm, cylindervolym 1 598 cm3. Max effekt 180 hk (134 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 230 Nm vid 2 200 r/min.

Kraftöverföring Motorn fram, framhjulsdrift. 6-växlad manuell. Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring. Fram fjäderben med undre triangellänk och krängningshämmare. Bak multilänkaxel.

Styrning Kuggstångstyrning med servo. Vändcirkel 11,5 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Låsningsfritt system.

Hjul Fälg 8,0 tum, däck 245/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 284, längd 501, bredd 187, höjd 148 (med antenn 152), spårvidd f/b 159/159. Tjänstevikt ca 2 080, maxlast ca 450, max släpvikt 1 800. Tank 70 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 527-1 600 liter.

Fartresurser Toppfart 220 km/h. Acceleration 0–100 km/h 9,5 s.

Bränsleförbrukning Blandad körning ca 0,60 l/mil. CO_2 ca 179 g/km.

Garantier 0 år. Saab försattes i konkurs 2012.

Skatt 3 208 kronor per år.

Volvo V90 T4

Pris 339 900 kronor.

Motor Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 10,8:1. Borrning/slag 82,0/93,2 mm, cylindervolym 1 969 cm3. Max effekt 190 hk (140 kW) vid 5 000 r/min, max vridmoment 300 Nm mellan 1 600-4 000 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ Fram skruvfjädring, bak luftjädring. Krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,6 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 245/45 R18.

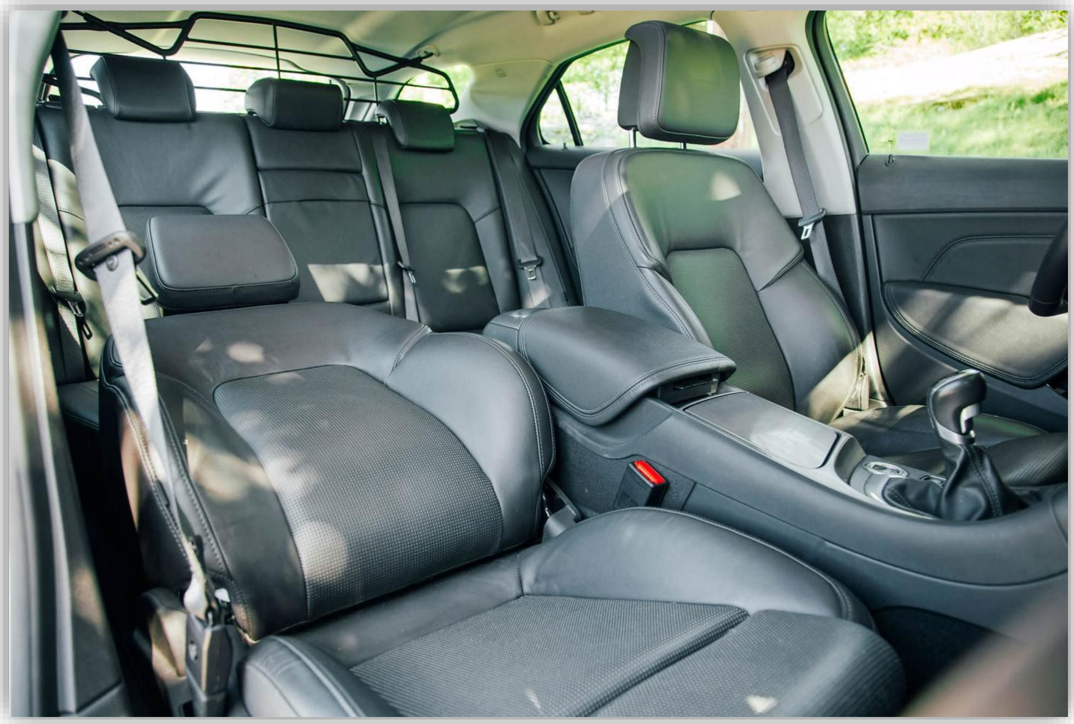
Mått/vikt (cm/kg) Längd 494, bredd 188, tjänstevikt 2 300, maxlast 467, tankvolym 55 liter.

Fartresurser: Toppfart 210 km/h. Acceleration 0–100 km/h 8,9 s.

Bränsleförbrukning: Blandad körning ca 0,68 l/mil. CO2 ca 158 g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år.

Skatt 5 976 kronor de första tre åren, därefter 1 394 kronor.
Duellen är ursprungligen publicerad i Teknikens Värld nummer 18/2018, utgiven den 16 augusti 2018.



Bekväma Saab-stolar som kramar om på rätt ställe.



Bra lastutrymme med Cargo Track som löper i u-form. Smart!



I Saaben finns specifika detaljer,
bland annat ”flygplansinstrumentet” som här bläddrar hastighet i stället för höjd.



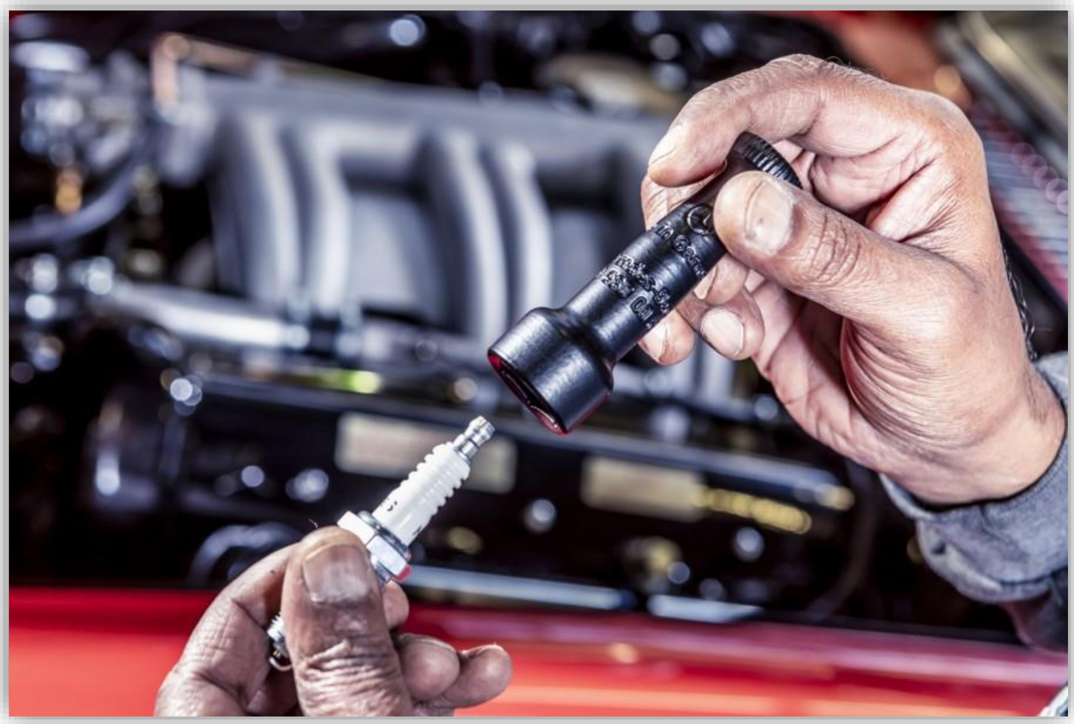
Stolt ägare Michel, den första i världen att lyckats registrera 9-5 kombi.

Klassiker

11. Mercedes printar omöjliga reservdelar

Fredrik Nyblad, 2018-12-26, 8:00

Mercedes-Benz har börjat nytillverka delar till klassiska modeller med hjälp av 3D-skrivare.



Tändstiftshållare var en del av verktygssatsen för Mercedes-Benz 300 SL. Nu nytillverkas den med hjälp av 3D-skrivare i polyamid.

3D-skrivare skapar nya möjligheter att ta fram reservdelar i en liten serie, särskilt om verktygen för att tillverka delen inte längre finns kvar. Nu har Mercedes börjat ta fram delar till klassiska bilar med hjälp tekniken – och fler lär komma.



Det är bland annat foten till vänster ytterbackspegel till 300 SL som skrivs ut i aluminium! Mercedes har valt att förbättra delen genom att den är något längre, vilket gör det lättare att se i backspegeln.



En annan del som förmodligen fler får nytta av är en styrrulle till takluckan till W110, W111, W112 och W123 som nu tillverkas i polyamid.

Klassiker

12. Framtiden provkörs 1963

Mårten Carlsson, 2018-12-27, 7:30

Chrysler Turbine var världens enda serieproducerade gasturbinbil



FILM: ***https://youtu.be/JQeFov52HAw***

Under femtio och sextiotalet trodde man på turbinmotorn, en motor som kunde gå på alla slags bränslen skulle lösa många problem ansågs det. Nackdelen var dock att den drack i sig stora mängder av vad man än hällde i och var en ganska avancerad och ömtålig maskin.

Chrysler tog experimenten ett steg längre och lät allmänheten provköra gasturbinbilen under en period, ett testprogram sattes upp där drygt 200 Chrysleragare fick hem någon av de 55 turbinbilarna under en period.

Efter programmet avslutades togs dom tillbaka och skrotades, alla utom en handfull exemplar varav tre skall vara fullt fungerande idag.



Chryslers båtar
Chryslers marinmotorer är rätt så välkända, men en period gjorde dom även hela båtar.



I en fontän 1964
I Chryslers paviljong vid Worlds Fair i New York 1964 bjöd man på en blöt tillställning. 1



Hopes Chrysler
Bob Hope hade en av historiens längsta karriärer i underhållningsbranschen. 1



På ett litet löpande band i Detroit 1963
Världens enda serietillverkade gasturbinbil.

Lika som bär - Toyota & Chrysler

Chryslers klädslar
Visst var inredningarna mer hemtrevliga förr? Och absolut mer vågade, Chrysler hade en hel rad färgglada mönster i sina bilar, främst på 70-talet.

13. Den här galna Volvon är snabbare än både Corvette och Lamborghini

Erik Söderholm

2015-08-31, 15:13, uppdaterad 2018-01-09, 10:35

Trimmad Volvo med turboaggregat för 1.800 kronor – ändå är den snabbare än superbilarna.



Hemligheten är en 6,0-liters V8-motor och en turbo för 1.800 kronor.

Exotiska superbilar från Italien med specialutvecklade V10-motorer, två hårda Corvetter och en supertrimmad Mitsubishi – ingen av dem är ett hot för den här galna Volvon.

FILM*: *https://youtu.be/H6Ni2gPo5Us

Bilen kallas Motherfucker Jones och är alltså snabbare på strippen än en Lamborghini Huracán – bland mycket annat. Lamborghinin är snabbare i starten men Volvon hinner snabbt ifatt och förbi när den väl fått fäste.

Sedan är det bara för Lamborghiniföraren att se sig ifrånkörd – av en Volvo...

Nu är det ju inte vilken Volvo som helst. Den har en 6,0-liters V8-motor. Turboaggregatet kostade 1.800 kronor på Ebay.

FILMER*:** ***Volvo 850 T5 på Nürburgring – en äkta sleeper
Volvokombin som vägrar ge upp på Ringen – jagas av BMW M3
Här åker Lamborghinin på stryk av super-Volvon

14. Älskade modellens glömda jubileum

Redaktören byt bil 2018-12-27

Volvo PV 544 fyllde jämnt 2018



Helt i skymundan har en av Volvos mest älskade modeller firat 60 år i år.

Volvo PV 544 blev en älskad modell trots att den såldes parallellt med Amazon och dödförklarades.

Bilen var så robust att den vann Safari-rallyt sista året den såldes och sedan dess har PV 544 vunnit otaliga rally- och racingtävlingar.

När Volvo Amazon presenterades på sensommaren 1956 var de flesta övertygade om att PV:n med sin redan då ganska omoderna formgivning inte skulle överleva särskilt länge Men PV:n med sin inarbetade kundkrets och goda försäljning både i Sverige och utomlands gick istället en ny vår till mötes. 25 augusti 1958 presenterade Volvo en grundligt genomarbetad PV-modell med namnet 544.

Det var sällan som ekonomen Assar Gabrielsson räknade fel men det hände ett par gånger under åren på Volvo. Ett exempel var den planerade totalproduktionen av PV444 på först 8.000 bilar – sedan justerad till 12.000 bilar – som Gabrielsson bestämt. En siffra som verkligheten många år senare skulle komma att föra över 200.000-strecket. Räknar man in PV 544 blir totalsiffran nästan en halv miljon. Den lilla rundryggade PV:n kom att stå sig i många olika versioner mellan 1947 och 1965, tvärt emot mångas utsago. Sammanlagt fanns PV-modellerna i 15 olika modellserier; åtta 444-serier och sju för 544 Och frågar man vem som helst över 45 om vilken bilmodell de anser verkligen symboliserar märket Volvo blir svaret 99 gånger av 100 PV:n!



Grundkarossen var densamma som 444:ans men den stora nyheten för 544 – bilens framhölls som femsitsig, därav femman i modellbeteckningen – var den nya stora vindrutan i ett stycke. 444:an hade i hela sitt liv haft delad vindruta av reparations- och försäkringsskäl men 1958 fanns nästan inga bilar kvar med en sådan gammalmodig lösning. Den nya stora rutan förbättrade sikten avsevärt i PV:n och gjorde kupén ljusare.

En smakstart PR-mässigt för PV544 på den viktiga amerikanska marknaden fick bilen i egenskap av ”sparringpartner”. Under utmanaren Ingemar Johanssons satsning om VM-titeln i tungviktsboxning i USA våren/försommaren 1959 körde Ingo runt i en annan svensk utmanare, en ny vit PV544, komplett med vita däcksidor och s k Amerikabågar på stötfångarna.Tränaren Nisse Blomberg förfogade över en mörk dito och smygkörde bl a bakom Ingemar under alla hans löprundor. Bilarna rönte givetvis stor uppmärksamhet och hamnade i åtskilliga tidningar, i synnerhet efter den berömda högerknocken 25 juni.

Den fortsatta produktionen av PV:n illustrerade däremot ekonomen Gabrielsson riktiga och sunda räknespråk. Den var relativt billig att tillverka och kunde enkelt med hjälp av den pågående tekniska utvecklingen inom Volvo hållas uppdaterad under skalet och även piffas upp ganska enkelt exteriört. PV fick däremot aldrig aldrig skivbromsar – till skillnad från Amazonen. En annan teknisk svaghet som 544:an ärvde från 444 var dörrarnas ytterhandtag modell dörrvred, som gjorde dörrarna svårstängda och ofelbart började hänga efter en tids användning. Annars befann sig modellen mycket nära fulländning.

Åren på sextiotalet levde PV544 i relativ anonymitet med relativt små serieändringar årsvis men fortfarande med en trogen kundkrets runt sig. Att bilen började kännas gammal var välkänt och ett dilemma för Volvo men den var ju så bra! Eller för att citera amerikanska motortidskriften Road & Track från november 1963: ”Framförallt är Volvo PV544 en praktisk bil. Volvos absolut mest tilltalande drag är dess gedigenhet och genomgående kvalitet. Det finns ingenting slarvigt eller underdimensionerat någonstans på bilen och det är mer än nog för att kompensera för en viss brist på glamour.”

De enda andra bilarna på marknaden som fortfarande körde vidare med en tjugoårig formgivning vid den här tiden var tyska VW och brittiska Morgan. Tiden gick inte att stoppa. PV544 hann presenteras augusti 1965 som årsmodell 1966 innan det var dags att ta adjö. Klockan 15 på eftermiddagen 20 oktober 1965 rullade den sista PV:n – nr 440.000 – som var en svart Sport (speciallack) med röd inredning, av banan i Lundby-fabriken. Bilens finns idag att se på Volvo Museum. Amazonen, i sin tur, hann vara herre på täppan endast ett år innan den fick sällskap av, och ganska snabbt detroniserades av, Volvo 144.



<u>**7 saker de flesta inte visste om Volvo PV 544**</u>

– när den sista PV544-serien kom ut som 1966års modell, låg priset i Sverige på SEK 13.000 för Special och SEK 13.600 för en Sport

– den praktiska kylargardinen som infördes på PV redan 1950 försvann augusti 1964 med introduktionen av 544 F-modellen. Då hade bilen haft termostat i två år.

– PV:n, varken 444 eller 544, fanns aldrig i högerstyrt utförande, inte heller som fyrdörrars. Bilen var heller aldrig utrustad med klocka.

– en 1964 års PV544 vann 1965 års Safari-rally i händerna på de indisk/kenyanska bröderna Singh

– PV544 på senare år framgångsrikt har deltagit i landsvägstävlingen Carrera Panamericana i Mexico

– PV544 överhuvudtaget var en mycket framgångsrik tävlingsbil inom både rally och racing med flera mästerskapstitlar.

– av de 440.000 tillverkade PV-bilarna gick 160.000 på export och 280.000 stannade i Sverige. Många lever fortfarande kvar som älskade entusiastbilar.



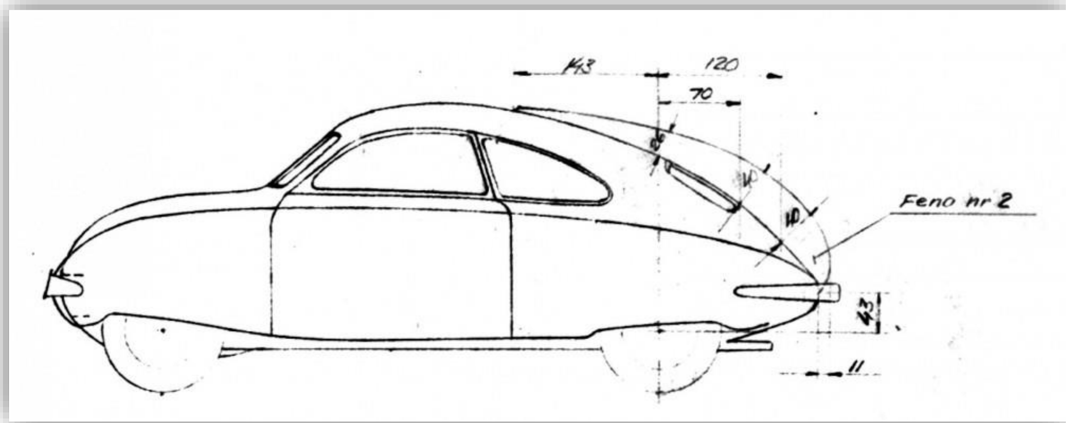
Klassiker

15. Saabs hemliga fena!

Claes Johansson, 2018-12-27, 12:52

NYA AVSLÖJANDEN

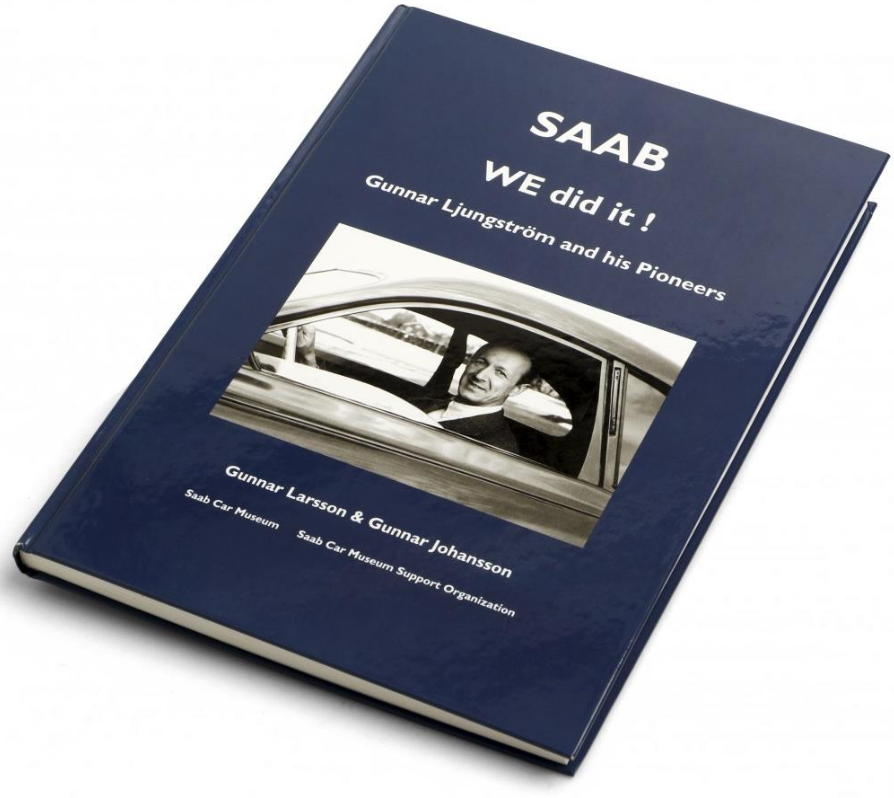
I en ny bok om Saabkonstruktören Gunnar Ljungström framkommer nya fakta i Saabs skapelseberättelse. Tänk om den hade fått en takfena!



Saabs historia beskrivs vanligen utifrån bilmodeller och några få starka, nästan helgonförklarade individer.

Det kan vara formgivare, tävlingsförare eller ingenjörer. Ett fåtal namn återkommer ofta utan att någon direkt djupare kunskap eller nya fakta lyfts fram.

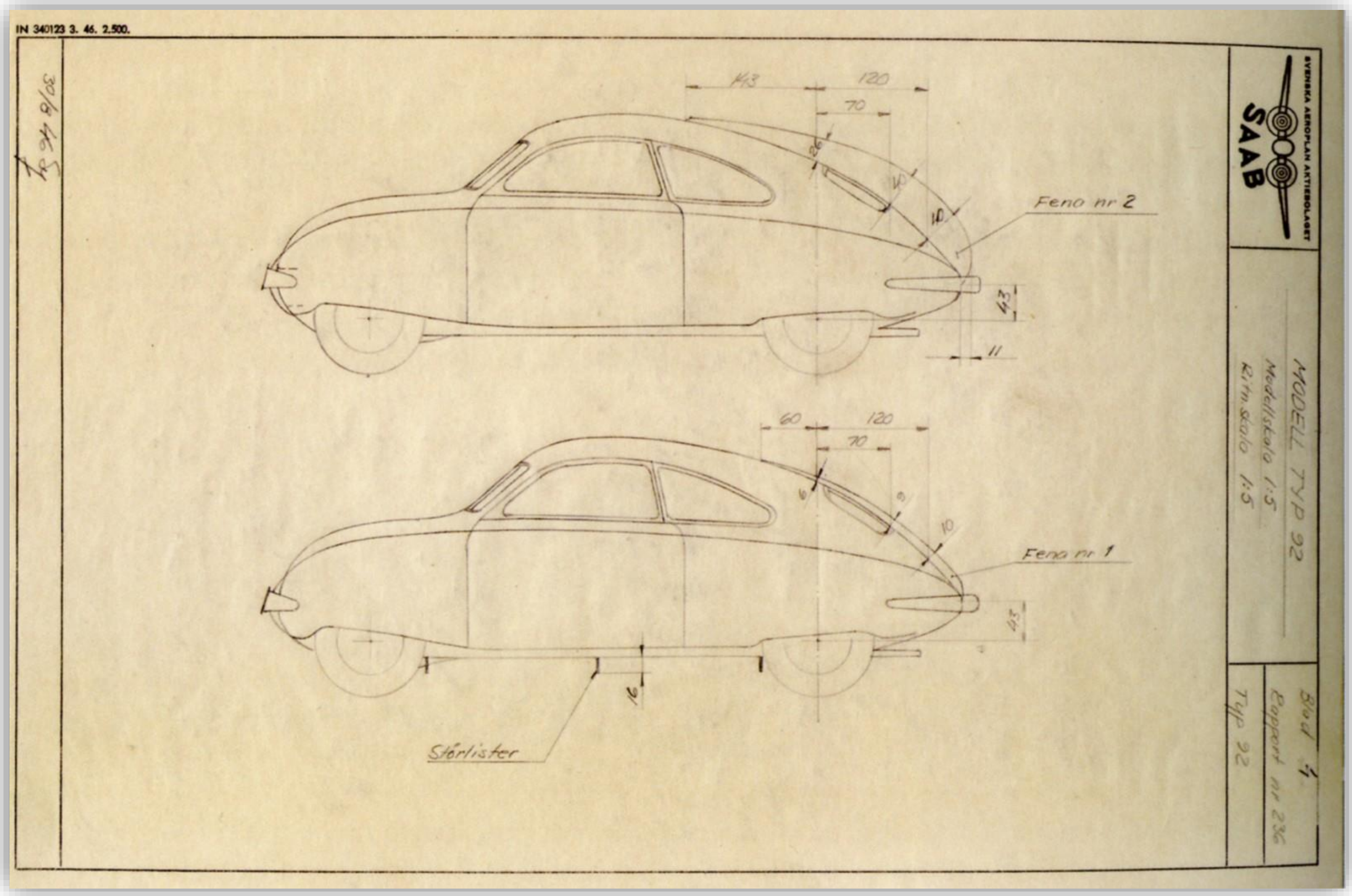
Därför är det med stor nyfikenhet man kastar sig över Gunnar Larssons och Gunnar Johanssons nya bok om en tredje Gunnar – med efternamnet Ljungström. Saabs verklige portalgestalt. Ingenjören som gavs uppgiften att ur ett flygföretag skapa ett bilföretag.



Ljungström kom från en uppfinnar- och snillesläkt och hans uppdrag att mejsla fram det som kom att bli Saab 92 är omgärdad av anekdoter. I boken får man fler – samt en större och djupare bild av sammanhang och kolleger.

Gunnar Larsson (projekt-ansvarig för Saab 9000) arbetade en period under Gunnar Ljungström och tillsammans med f.d kollegan Gunnar Johansson skildrar han inte bara Ljungström, utan hela det team som kom att skapa de första bilarna – och efterföljarna. Saab är ett företag som odlat sina trotjänare.

För oss inbitna är detta inget annat än att bli bjuden på personalfest. Man ges delvis en ny inblick i de spännande pionjäråren, med lika mycket fokus på övriga nyckelpersoner. Ljungström var mån om att lyfta fram sitt team, hans egna ord bildar också bokens titel på engelska – WE did it!



Här finns tidigare opublicerade bilder och ritningar – högtidsstunder! När privata färgbilder på Saab 92001 dyker upp skulle det endast kunna toppas av, säg, en ritning på densamma med ... takfena. Som Tatra.

Så vänder man blad: oj! Man svimmar. I all sin ambition att tillverka en hypermodern strömlinjebil utredde Saab och KTH saken grundligt. Takfenan stannade (dessvärre) i teorin – men härmed är saken belagd.

Historien om Saab länkar sig på ett nytt sätt till de stora sammanhangen, där vetenskap och strömlinjeromantik var ett. Världen gungar till en smula och till Saabs fantastiska historia läggs ytterligare ett kapitel. Tack för det, Gunnar, Gunnar och Gunnar.

Boken (som är på engelska) finns att köpa genom Saabmuseets shop shop.saabcar-museum.com och den kostar 345 kr.

Läs mer om: Saab, Saab 92

Klassiker

16. Sveriges största Saab 900-fantast?

Fredrik Nyblad, 2018-12-25, 8:00

Martin gillar verkligen Saab 900. Han tror att han har tio, eller var det elva stycken? Se vår film där han berättar om några av bilarna.



FILM*: *https://youtu.be/AWqAAqZJzhs

Classic motor

17. Risig moped får nytt liv på 5000 bilder!

Jim Lundberg, 2018-12-21, 15:42

Se den animerade filmen om hur en sliten och risig moped får ett nytt liv. 5000 stillbilder gick det åt!



FILM*: *https://youtu.be/r3szaBqhqCk

Klassiker

18. Liten men röd!

Fredrik Nyblad

2018-12-30, 8:00

Årets Klassiker 2019? Här är kandidat nummer två: Honda S800.



Lite kan vara så mycket mer! Det gäller i alla fall Honda S800 som tog sig ut ur hemmamarknadens trygghet och skulle konkurrera med bilar som Triumph Spitfire och MG Midget.

S800 fanns liksom föregångaren S700 både som cabriolet och som coupé. Men nu var den fyrcylindriga helaluminiummotorn förstorad till 791 kubik. Den gav 70 hk, vilket räckte till att ta den 700 kg lätta bilen till en toppfart på 170 km/h. Det berättar bara halva sanningen om motorns karaktär. Enligt broschyren var varvgränsen vid hela 11 000 r/min!

Som ny skulle Honda slåss i Europa med priset som vapen, idag är det nog närmast charmen som är den stora tillgången.

Rickard Fritz var redan såld på modellen när den här bilen dök upp Blocket. Samma minut som annonsen kom ut ringde han säljaren. Rickards S800 kom till Sverige från Holland i början av 1990-talet. Den är en av 11 536 som byggdes 1966–70.

Fredrik Nyblad

Klassiker

19. Grattis Plymouth Savoy!

Carl Legelius 2 januari 2009

I dag den 2 januari är det Svea och vi gratulerar Savoy!



Plymouth Savoy som modellnamn dök upp 1951 på en stationsvagn, en finare version än Suburban som grundmodellen hette. Åren 1954-61 användes namnet på fullsizemodellerna i programmet, mellan modellerna Plaza och Belvedere. Åren 1962-65 fick den nya down-size-serien bära namnet, men den floppade och 1965 var det bara i Canada som de hette Savoy för att sedan läggas ned helt.



Savoy 4-door Sedan AU-spec 1956



Savoy Sport Coupe 1957



Savoy Sedan Taxi 1961



Savoy 2-door Sedan 1962

SLUT